

Stefan Becker

Lüneburg, 10. Mai 2006

Moorweg 42

21337 Lüneburg

☎ 04131/220889

☎ 0179/9496847

💻 stefan-lueneburg@arcor.de

**Eingabe gegen den  
geplanten Bau der A 39  
im Allgemeinen sowie  
die vorgestellte Vorzugsvariante  
Teilabschnitt 502 und die  
Varianten Teilabschnitte 503 und 504  
im Besonderen**

# **Abkürzungsverzeichnis**

Abs.	=	Absatz
Art.	=	Artikel
BImSchG	=	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	=	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
ca.	=	circa
d. h.	=	das heißt
EU	=	Europäische Union
ff.	=	fort folgende
GG	=	Grundgesetz
ggf.	=	gegebenenfalls
IHK	=	Industrie- und Handelskammer
km/h	=	Kilometer in der Stunde
ÖPNV	=	Öffentlicher Personennahverkehr
T€	=	Tausend Euro
Tz(n)	=	Textziffer(n)
vgl.	=	vergleiche
z. B.	=	zum Beispiel

# Inhaltsverzeichnis

<b>Tz</b>	<b>Überschrift</b>	<b>Seite(n)</b>
<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Angaben zur persönlichen Lebenssituation</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Einwendungen gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen</b>	<b>5-10</b>
3.1	Zu Grunde gelegte Prognosen der Verkehrszahlen	6-7
3.2	Finanzierung der A 39	7-9
3.3	Rückbau der Umgehungsstrasse	9
3.4	Auswirkungen auf das ökologische Gleichgewicht	9
3.5	Zusammenfassung der Gründe gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen	10
<b>4</b>	<b>Beeinträchtigungen während der Bauphase der Vorzugstrasse Teilabschnitt 502</b>	<b>10-12</b>
4.1	Verkehrsbehinderungen	10-11
4.2	Lärmbelästigung / Baudreck	11-12
4.3	Bauschäden	12
4.4	Zusammenfassung der Beeinträchtigungen während der Bauphase	12
<b>5</b>	<b>Einwendungen gegen die Vorzugstrasse Teilabschnitt 502 im Besonderen</b>	<b>12-17</b>
5.1	Lärmbelästigung	13-14
5.2	Sonstige Emissionen	14
5.3	Erhöhte Kriminalität	15
5.4	Erhöhtes Unfallrisiko	15-16
5.5	Verlust der Naherholungsgebiete	16
5.6	Senkungs- und sonstige Schäden	16
5.7	Freiheit der Religionsausübung	16-17
5.8	Schutz bestehender innerstädtischer Kulturgüter	17
5.9	Imageverlust Lüneburgs	17
5.10	Wertverlust der eigenen Immobilie	18
5.11	Verlust des Lebensstandards	18
5.12	Zukunftsperspektiven der Vorzugstrasse	19
5.13	Schlieffen – Gelände	19
5.14	Fahrradwege	19

5.15	Zusammenfassung der Einwendungen gegen die Vorzugstrasse Teilabschnitt 502	19-20
<b>6</b>	<b>Einwendungen gegen die Varianten Teilabschnitte 503 und 504 im Besonderen</b>	<b>20-24</b>
6.1	Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit	20-21
6.2	Strukturplanung der Stadt Lüneburg	21
6.3	Mangelnde Planungsqualität	21-25
6.4	Zusammenfassung	24-25
<b>7</b>	<b>Abschließende Bemerkungen</b>	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>Anlage</b>	<b>25</b>

1

### **Einführung**

Die hierfür zuständigen Stellen haben Ende des Kalendermonats März 2006 an verschiedenen Orten die nach momentanem Sachstand bestehende Vorzugstrasse zum Bau der A 39 der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Folgenden stelle ich innerhalb der gesetzlichen Fristen **meine** Einwendungen gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen sowie die Vorzugstrasse Teilabschnitt 502 und die Varianten Teilabschnitte 503 und 504 im Besonderen dar, um unter anderem die Sicherung meiner Rechtsansprüche zu wahren.

2

### **Angaben zur persönlichen Lebenssituation**

Ich wohne in Lüneburg-Moorfeld, einem von der Vorzugsvariante unmittelbar betroffenen Stadtteil, zusammen mit meiner Ehefrau und meinen drei Kindern (7, 4 und 3 Jahre alt). Meine Ehefrau und ich sind zu gleichen Teilen Eigentümer der von uns bewohnten Immobilie, die wir größtenteils in Eigenarbeit renoviert haben. Meine älteste Tochter besucht die St. Ursula-Grundschule, meine mittlere Tochter ebenso wie die jüngste ab September 2006 den Kindergarten Brandheider Weg. Meine beiden jüngeren Töchter werden aller Voraussicht nach dem Kindergarten die Grundschule Lüne besuchen. Ich bin ehrenamtlich in der Kirchengemeinde Lüne engagiert und bei den Kirchenvorstandswahlen am 26.03.2006 in den neu zu besetzenden Kirchenvorstand gewählt, zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht eingeführt worden. Ich arbeite in Hamburg und fahre täglich von Lüneburg aus mit dem Zug dorthin, wobei ich den Weg zum Bahnhof mit dem Fahrrad zurücklege. Ich bitte darum, meine wie vorstehend geschilderte Lebenssituation bei den im Nachstehenden ausgeführten Einwendungen jeweils zugrunde zu legen, auch wenn nicht ausdrücklich darauf verwiesen wird.

3

### **Einwendungen gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen**

Meine Einwendungen werden der besseren Übersicht halber zunächst in Einwendungen gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen sowie die Vorzugstrasse und die Varianten Teilabschnitte 503 und 504 im Besonderen unterteilt. In dieser Tz sollen zunächst die Einwendungen gegen der A 39 im Allgemeinen dargestellt werden.

### 3.1 Zu Grunde gelegte Prognosen der Verkehrszahlen

Die Planung der A 39 ist letztendlich auf eine Anfang der 80er-Jahre ergriffene Initiative der IHK Wolfsburg zurückzuführen. Es ist nicht übertrieben zu behaupten, dass sich die Anforderungen an die Infrastruktur in Niedersachsen bzw. der gesamten Bundesrepublik seitdem in erheblichem Maße verändert haben. So sind zum Beispiel die in der Vorstellung der Vorzugsvariante zugrundegelegten Prognosen, die insgesamt von steigenden Verkehrszahlen insbesondere auf den Autobahnen ausgehen, nicht mehr haltbar.

#### 3.1.1 Privat- und Berufsverkehr (vornehmlich PKW)

In Folge der nicht nur von den letzten Bundesregierungen betriebenen Umweltpolitik (Stichwort: Ökosteuer) und der daraus resultierenden Entwicklung der Benzinpreise hat sich der Privat- und Berufsverkehr zunehmend auf den Bereich des ÖP(N)V verlegt. In diesem Teilbereich des Verkehrs ist also insgesamt von rückläufigen Verkehrszahlen auszugehen, was unter anderem durch entsprechende Gutachten des Berlin-Instituts belegt wird. Ein Beispiel, dass dieser Entwicklung im Bereich Lüneburg Rechnung getragen wird, ist die Planung des dritten Bahngleises.

#### 3.1.2 Gewerblicher LKW-Verkehr

Trotz der vorstehend unter Tz 3.1.1 dargestellten Umstände ist im Bereich des gewerblichen LKW-Verkehrs eventuell mit steigenden Zahlen zu rechnen. Indes ist aufgrund der eingeführten LKW-Maut nicht davon auszugehen, dass sich nach dem Bau der A 39 der Verkehr von den jeweiligen Bundesstraßen auf die A 39 verlagern würde. Diese Einschätzung wird durch die letzten Verkehrsstudien bestätigt. Die zukünftige Entwicklung im Bereich der LKW-Maut ist aber zu vage, um sie zu einer zuverlässigen Größe bei der Prognose von Verkehrsentwicklungen zu machen. Mithin kann im Bereich des LKW-Verkehrs nicht von einem erhöhten Autobahnbedarf ausgegangen werden.

#### 3.1.3 Verkehrstechnische Notwendigkeit für Lüneburger Unternehmen

88 Unternehmen haben in den letzten Wochendausgaben der Lüneburger Landeszeitung sich unter der Bedingung für den Bau der A 39 ausgesprochen, dass ein für die BürgerInnen verträglicher Trassenverlauf gewählt wird. Diese Unternehmen beliefern jeweils andere Unternehmen,

haben also keinen direkten Kontakt zum Kunden. Die Unternehmen, welche ihre Waren oder Dienstleistungen direkt an die EndverbraucherInnen abgeben, sehen kein Bedürfnis für den Bau der A 39. Im Falle einer öffentlichen Aussage haben sie sich klar gegen die A 39 ausgesprochen, wie z. B. das in Velgen ansässige Unternehmen Deerberg. Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass die meisten der Unternehmen im Raum Lüneburg die A 39 ablehnen, da diese mit sinkenden Absatzzahlen verbunden sein wird. Langfristig gesehen wird die A 39 in Lüneburg und Umgebung nämlich Arbeitsplätze kosten statt sie zu erhalten, geschweige denn neue entstehen lassen.

#### 3.1.4 Fazit

Die im Bereich der Verkehrsentwicklung gemachten Prognosen sind zumindest zu vage, um sie als verlässliche Größe zur Begründung eines Bedürfnisses für den Bau der A 39 heranzuziehen, zumal bei diesen die geschätzte Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge zugrundegelegt worden sind und **nicht** die gefahrenen Strecken in Kilometern, welche nach einem Gutachten des Berlin-Instituts zurückgehen werden. Dadurch verringert sich auch der Nutzungseffekt der geplanten A 39 in deutlichem Ausmaß. Dies wird durch die Haltung des Großteils der im Raum Lüneburg ansässigen Unternehmen bestätigt. Mithin besteht zumindest in der Zukunft gar kein Bedarf für den Bau der A 39.

#### 3.2 Finanzierung der A 39

Bei von öffentlicher Hand getragenen Maßnahmen, wie der geplante Bau der A 39 eine wäre, ist wie auch in der Privatwirtschaft stets die Frage einer entsprechenden Finanzierbarkeit zu prüfen. Art. 109 Abs. 2 GG macht zur Voraussetzung, dass der Bund bei seiner Haushaltswirtschaft den Erfordernissen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts Rechnung zu tragen hat.

##### 3.2.1 Verwendung von EU-Fördermitteln

Die Region Lüneburg hat von der EU für den Zeitraum 2007 bis 2013 Fördermittel in Höhe von 900.000 T€ zugesagt bekommen. In der Öffentlichkeit ist von entscheidungsbefugten Personen des öffentlichen Rechts diesbezüglich die Auffassung vertreten worden, hiervon einen nicht unbeträchtlichen Teil für den Bau der A 39 heranzuziehen. Es ist aber

klarzustellen, dass diese Fördermittel ausschließlich für regionale Maßnahmen, mithin also nicht für Bundesangelegenheiten zu verwenden sind. Der juristische „Winkelzug“, z. B. eine Auffahrt oder Brücke als regionale Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur zu betrachten, greift ebenfalls nicht, da die EU-Fördermittel im Einvernehmen mit der Bevölkerung einzusetzen sind. Die immer größer werdende Zahl der A 39 – Gegner sowie Bürgerinitiativen unterstreicht, dass eben diese Voraussetzung beim Großteil der Bevölkerung nicht gegeben ist. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass eine Verwendung von EU-Fördermitteln für die Autobahn mit den geltenden EU-Richtlinien nicht vereinbar ist.

### 3.2.2 Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten

Aus den unter Tz 3.2.1 dargelegten Erläuterungen folgt, dass der Bau der A 39 vollständig aus den Mitteln des Bundes zu finanzieren ist. Das bedeutet, dass die Mittel in entsprechender Höhe in einem Haushaltstitel des Bundesverkehrsministeriums vorhanden sein müssen. Als gegenüber dem Bau der A 39 vorrangig ist vor allem die Renovierung des momentan maroden Straßennetzes zu betrachten. Allein diese wird noch nicht abschätzbare Mittel vermutlich in Milliardenhöhe aus dem in Rede stehenden Haushaltstitel ziehen. Nur am Rande soll hier erwähnt werden, dass der Ausbau anderer Autobahnen in Norddeutschland eine höhere Priorität als die A 39 selber eingeräumt bekommen hat. Die reinen Baukosten für den Bau der A 39 werden auf ca. 650.000 T€ geschätzt. Bei dem sich immer stärker abzeichnenden Widerstand gegen den Bau der A 39 ist davon auszugehen, dass ein eventueller Baubeginn aufgrund zahlreicher Klageverfahren bis hin zum Bundesverwaltungs- und/oder Bundesverfassungsgericht in nicht unerheblichem Maße verzögert wird. Dies wird sich nachteilig auf die prognostizierten Kosten auswirken, welche mögliche Schadensersatzansprüche noch gar nicht berücksichtigt haben, so dass realistisch von einer beträchtlich höheren Summe ausgegangen werden sollte. Unter Berücksichtigung der vorstehend dargelegten als höherangig zu betrachteten Bau- und Renovierungsmaßnahmen erscheint es somit mehr als fraglich, ob eine Maßnahme vom wie vorstehend dargelegten finanziellen Volumen aus den entsprechenden Haushaltsmitteln überhaupt gedeckt werden kann.



### 3.2.3 Fazit

Ein für den Bau der A 39 erforderliche Finanzierungsrücklage erscheint bestenfalls zweifelhaft. Es ist davon auszugehen, dass für den weitaus überwiegenden Teil entsprechende Kredite aufgenommen werden müssten. In Anbetracht der momentanen Haushaltslage und drohender Defizitverfahren durch die EU muss man zwangsläufig zum Ergebnis kommen, dass der Bau der A 39 den Erfordernissen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts zuwiderläuft, zumal wie vorstehend unter den Tzn 3.1 bis 3.1.4 dargelegt kein entsprechendes verkehrstechnisches Bedürfnis besteht. Die fehlende Finanzierungsrücklage für die A 39 verstößt somit gegen Art. 109 Abs. 2 GG.

### 3.3 Rückbau der Umgehungsstrasse

In der Öffentlichkeit ist von entscheidungsbefugten Personen des öffentlichen Rechts die Auffassung vertreten worden, dass als „Kompensation“ für den Bau der A 39 im Lüneburger Raum die Umgehungsstrasse zurückgebaut werden könne. Dieser Aussage ist wohl derselbe Wahrheitsgehalt wie die Aussage „Wir gehen nicht an Wohngebiete ran“ zuzuordnen. Dies wird durch Vertreter der Stadt Lüneburg bestätigt, welche sich öffentlich dazu bekannt haben, die Umgehungsstraße beibehalten zu wollen. Schließlich braucht eine Autobahn für den Fall einer notwendigen Vollsperrung eine Ausweichstrecke. Hierbei kann aufgrund der gegebenen Infrastruktur nur die Umgehungsstrasse ernsthaft in Betracht gezogen werden. Alles andere ist nicht realisierbar, bzw. würde bei einer Vollsperrung der A 39 im Lüneburger Raum innerhalb kürzester Zeit zu einem unter anderem verkehrstechnisch nicht zu vertretenden Infarkt führen.

### 3.4 Auswirkungen auf das ökologische Gleichgewicht

Unabhängig von der Trassenwahl wirkt sich eine Autobahn kontraproduktiv auf das ökologische Gleichgewicht aus. Ein Eingriff in Flora und Fauna vom in Rede stehenden Ausmaß kann also somit überhaupt nur in Betracht gezogen werden, wenn entsprechend gewichtige Gründe vorhanden sind. Dies ist jedoch wie vorstehend dargelegt nicht der Fall. Mithin verstößt der Bau der A 39 gegen den Naturschutz.

- 3.5 Zusammenfassung der Gründe gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen
- Gegen den Bau der A 39 im Allgemeinen sprechen vor allem folgende Gründe:
- Es besteht kein verkehrstechnischer Bedarf für die A 39 (Tz 3.1.4),
  - aufgrund der fehlenden Finanzrücklage verstößt der Bau der A 39 gegen Art. 109 Abs. 2 GG (Tz 3.2.3),
  - ein Rückbau der Umgehungsstrasse als „Kompensationsmaßnahme“ ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar (Tz 3.3) und
  - der Eingriff in das ökologische Gleichgewicht ist zu schwerwiegend, als dass er eine Maßnahme von der dargelegten Erfordernis rechtfertigen würde (Tz 3.4).

4 **Beeinträchtigungen während der Bauphase der Vorzugstrasse**  
**Teilabschnitt 502**

Die Gründe gegen den Verlauf der Vorzugstrasse im Besonderen lassen sich zum einen in während der Bauphase und zum anderen in nach erfolgter Fertigstellung anfallende Gründe aufteilen. Unter dieser Tz soll Stellung zu Beeinträchtigungen während der Bauphase bezogen werden.

4.1 Verkehrsbehinderungen

Die für den in meinen Augen kritischen Bereich Bockelmannstraße/ Erbstorfer Landstraße/ Meisterweg aus der Bauphase resultierenden Verkehrsbehinderungen wirken sich viererlei aus, da grundsätzlich davon auszugehen ist, dass zur Vermeidung von Unfällen sowie aus baustatischen Gründen eine entsprechend weiträumige sowie längerfristige Sperrung erfolgen wird.

4.1.1 Grundschule Lüne

Die Grundschule Lüne wird vor allem von im Bereich Moorfeld und Ebensberg ansässigen Kindern besucht. Diesen ist ein nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Unfallverhütung zumutbarer Schulweg zu gewährleisten. Genau das scheint nicht möglich zu sein, ebenso wie eine zeitweise Auslagerung der Grundschule.

4.1.2 Berufspendler

Für mich, der ich in Moorfeld ansässig bin, wie für in den von der Vorzugstrasse betroffenen Stadtteilen ansässige, eine nicht unbeträchtliche

Anzahl von EinwohnerInnen ausmachende Anzahl von Pendlern ist eine Erreichbarkeit des Bahnhofs in einer akzeptablen Zeitspanne unerlässlich. Hierfür ist zumindest eine ständige Öffnung eines Teils des vorgenannten Bereiches unverzichtbar. Ob eben dies mit der zu gewährenden Unfallverhütung oder baustatischen Gründen vereinbar ist, bleibt fraglich. Diese Aussage lässt sich auf meine die St. Ursula – Grundschule (die älteste) bzw. nach der Grundschulzeit weiterführende Schulen besuchende Töchter übertragen.

#### 4.1.3 Kloster Lüne

Die unter den Tzn 4.1.1 und 4.1.2 gemachten Erläuterungen gelten sinngemäß für die Gemeindemitglieder der Kirchengemeinde Lüne und das Kloster / Gemeindeshaus Zehntscheune als deren Gemeindezentrum. Hierbei ist darauf zu verweisen, dass in Moorfeld viele ältere Gemeindemitglieder wohnen, denen der Weg bis zum den Ausfall des Klosterbereichs ohnehin nicht auffangend könnenden Gemeindehaus Ebensberg nicht zuzumuten ist.

#### 4.1.4 Verkehrsumleitungen

Bei dem vorgenannten Verkehrsbereich handelt es sich um für den innerstädtischen Verkehr wichtige Verkehrsadern. Eine wenn auch ggf. nur teilweise Sperrung kann für den entsprechenden Zeitraum aufgrund der bestehenden Infrastruktur nicht angemessen aufgefangen werden und würde somit auch bei den von einer Umleitung betroffenen Stellen eine erhebliche Erhöhung der Unfallgefahr mit sich bringen.

#### 4.2 Lärmbelästigung / Baudreck

Während der Bauphase ist eine den Lärm einer bereits bestehenden Autobahn erheblich übersteigende Belästigung zu erwarten. Diese wird für die Grunschule Lüne (Lärm während des Unterrichts bzw. unzumutbare klimatische Bedingungen bei entsprechender Isolierung), den Kindergarten Lüne (sinngemäße Anwendung des Klammerzusatzes bei der Grundschule), die Kirchengemeinde Lüne (Veranstaltungen der Kirchengemeinde) und die AnwohnerInnen (allgemeiner Lebensstandard) ein nicht zu vertretendes Ausmaß annehmen. Für die in Moorfeld ansässigen EinwohnerInnen wird sich diese Problematik aufgrund des vorherrschenden Westwindes verstärkt auswirken. Die vorigen

Erläuterungen gelten sinngemäß für den Baudreck. Dadurch entstehen nicht zu vernachlässigende gesundheitliche Beeinträchtigungen.

#### 4.3 Bauschäden

Bei Moorfeld handelt es sich z. B. aufgrund des Grundwasserspiegels um einen geologisch sensiblen Stadtteil. Insofern sind infolge des Einsatzes von Rammen und ähnlichen Mitteln bereits in der Bauphase ernsthafte Schäden an den umliegenden Häusern (z. B. Risse) zu befürchten. Ich mache bereits jetzt vorsorglich entsprechende Schadensersatzansprüche geltend.

#### 4.4 Zusammenfassung der Beeinträchtigungen während der Bauphase

Die während der Bauphase auftretenden Beeinträchtigungen sowie deren Hinnehmbarkeit lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

- Die entstehenden Verkehrsbehinderungen sind aus den unter Tzn 4.1 bis 4.1.4 angeführten Gründen nicht tragbar, was ebenfalls für die Lärmbelästigungen sowie den Baudreck gilt (Tz 4.2) und
- bereits während der Bauphase ist mit Schäden an den anliegenden Immobilien und daraus resultierenden Schadensersatzansprüchen zu rechnen (Tz 4.3).

### 5 Einwendungen gegen die Vorzugstrasse Teilabschnitt 502 im Besonderen

Noch mehr als durch die zeitlich begrenzte Bauphase würde ich als Einwohner Moorfelds durch eine fertig gestellte Autobahn in Version der Vorzugstrasse in meinem allgemeinen Lebensstandard negativ beeinflusst werden. Diese nicht zu vertretenden und zumindest teilweise nicht mit dem GG und anderen gesetzlichen Bestimmungen vereinbaren Belästigungen sollen im Einzelnen unter dieser Tz dargestellt werden.

#### 5.1 Lärmbelästigung

Die momentane d. h. ohne Einbeziehung der A 39 Lärmsituation Moorfelds ist aufgrund der Umgehungsstraße, der Bahnlinien sowie der Erbstorfer Landstraße als zumindest problematisch zu bezeichnen. Da ein Zurückbau der Umgehungsstraße nicht in Betracht kommt (vgl. Tz 3.3), würde eine weitere Einkesselung meines Wohnfeldes eine nicht zu vertretende

Lärmerhöhung (Stichwort vorherrschender Westwind) mit sich bringen, der auch durch eine entsprechende Isolierung meiner Immobilie keine Abhilfe geschaffen werden könnte, da dies im Sommer unzumutbare klimatische Verhältnisse mit sich bringen und im Garten ohnehin nichts nutzen würde. Darüber hinaus sind in meinem unmittelbaren Umfeld Auf- bzw. Abfahrten vorgesehen, bei denen aufgrund der gegebenen Infrastruktur (Stichwort: Platzmangel) es zumindest zweifelhaft ist, dass vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen überhaupt realisierbar sind. Ich mache bereits jetzt entsprechende Schadensersatzansprüche geltend. Ich weise dabei darauf hin, dass für mich nicht die Messung in Dezibel entscheidend ist, sondern die in Fon, des „gefühlten“ Lärms. Demnach ist ein Vielfaches der ohnehin schon hohen Lärmbelästigung zu erwarten. Darüber hinaus stellt sich auch die Frage, ob die durch den Lärm hervorgerufenen Beeinträchtigungen überhaupt mit Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG (Körperliche Unversehrtheit), den jeweils geltenden Richtlinien der EU zum Thema Lärmschutz und/oder der Vorschrift des § 50 BImSchG vereinbar sind. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat im Rahmen einer am 09.05.2006 in der Turnhalle der Grundschule Lüne stattfindenden Bürgerversammlung diesbezüglich eingeräumt, dass sie das zum Zeitpunkt des Autobahnbaus maßgebliche EU-Recht bei den Planungen nicht berücksichtigt hat, obwohl es zu diesem Zeitpunkt bereits bekannt gewesen ist. Die vorgenannten Äußerungen zum Thema Lärm wirken sich nicht nur auf die in unmittelbarer Nähe zur Vorzugstrasse lebenden Menschen, sondern ebenfalls auf die Grundschule Lüne (Unterrichts- und Pausengestaltung), die Kindergärten Lüne sowie Brandheider Weg und die Kirchengemeinde Lüne aus.

#### 5.1.1 Grundschule Lüne

Die Grundschule Lüne ist in der Untersuchung bezüglich des Themas Lärmschutz nicht berücksichtigt worden. Diese befindet sich in der laut Gutachten vom Lärm am meisten betroffenen Zone. Verschärfend kommt hinzu, dass in diesem Bereich (Aufeinandertreffen von Erbstorfer Landstraße, Bahnlinie und Autobahn) aus technischen Gründen ein aktiver Lärmschutz nicht möglich sein wird. Dies hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Rahmen einer am 09.05.2006 in der Turnhalle der Grundschule Lüne stattfindenden Bürgerversammlung ausdrücklich bestätigt. Dem Lärm der Autobahn ist

jedoch der der Schule hinzuzurechnen. Es ist fraglich, ob der daraus resultierende Gesamtlärm nicht schon allein aus gesetzlichen Gründen zusätzliche Maßnahmen erfordert, wie z. B. das Tragen von Ohrenschützern. Dies wäre für die dortigen Grundschüler nicht hinnehmbar und würde die in Art. 1 des GG festgeschriebene Menschenwürde verletzen. Unstrittig ist jedoch, dass der Gesamtlärm im Bereich der Schule die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV vorgesehenen Grenzwerte übersteigen würde. Mithin widerspricht die Vorzugstrasse geltendem nationalen und dem schärfer gefassten supranationalen Recht.

#### 5.1.2 Kindergarten und Kirchengemeinde Lüne

Die unter Tz 5.1.1 dargelegten Äußerungen gelten sinngemäß auch für den Kindergarten Lüne und die dortige Kirchengemeinde.

#### 5.1.3 Kindergarten Brandheider Weg

Der Kindergarten Brandheider Weg ist von der Vorzugstrasse weiter weg als der Lüne. Nicht desto trotz wirkt sich der Lärm auch auf die dortigen Gestaltungsmöglichkeiten vor allem außerhalb des Gebäudes aus.

#### 5.2 Sonstige Emissionen

Eine Autobahn bringt neben dem unter Tz 5.1 angeführten Lärm weitere Emissionen wie z. B. Feinstaub mit sich, die sich mit Lärmschutzwänden und ähnlichen Maßnahmen zumindest nicht wesentlich beeinflussen lassen. Auch dies bringt für mich als Heuschnupfen-Allergiker sowie Asthma-gefährdeten Bürger erhebliche gesundheitliche (Stichwort: Vorherrschender Westwind) und sonstige (Mögliche Fahrverbote aufgrund von z. B. die jeweils geltenden Grenzwerte von Feinstaub übersteigende Werte) Beeinträchtigungen mit sich. Die besondere Situation für Allergiker ist in der Wahl der Vorzugstrasse zugrundeliegenden Gutachten nicht berücksichtigt worden. Somit stellt sich aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Vorzugstrasse ebenfalls die Frage nach der Vereinbarkeit mit Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie § 50 BImSchG. Auch hier mache ich bereits jetzt entsprechende Schadensersatzansprüche geltend. Die vorgenannten Äußerungen lassen sich auf die Grundschule Lüne (Unterrichts- und Pausengestaltung), die Kindergärten Lüne sowie Brandheider Weg und die Kirchengemeinde Lüne sinngemäß übertragen (vgl. auch Tzn 5.1.1 bis 5.1.3).

### 5.3 Erhöhte Kriminalität

Es lässt sich anhand von Statistiken nachweisen, dass entlang von Autobahnen und insbesondere an Autobahnauf- bzw. Abfahrten eine erhöhte Kriminalität herrscht. Dies wirkt sich auf die im Nachfolgenden dargestellte Art und Weise in meinem persönlichen Umfeld aus.

#### 5.3.1 Steigung von Versicherungsbeiträgen

Versicherungen wie z. B. die Hausrat- und die Wohngebäudeversicherung orientieren sich unter anderem am für den Versicherungsträger bestehenden Risiko. Steigt das Risiko (hier aufgrund von Kriminalität), so werden die Versicherungsbeiträge zumindest proportional angepasst. Genau dieser Effekt ist hier zu erwarten. Ich mache bereits hier entsprechende Schadensersatzansprüche geltend.

#### 5.3.2 Sexualstraftaten

Es ist einleuchtend und ebenfalls anhand entsprechender Statistiken nachgewiesen, dass aufgrund einer verkehrsmäßigen Begünstigung einer Autobahnauffahrt (Stichwort Fluchtmöglichkeit) der Reiz einer Kindesentführung in Tateinheit mit unter anderem sexueller Nötigung erhöht wird. Dies könnte sich vor allem für die BesucherInnen der Kindergärten Lüne und Brandheider Weg sowie die SchülerInnen der Grundschule Lüne als fatal erweisen.

### 5.4 Erhöhtes Unfallrisiko

Es mag zwar sein, dass statistisch gesehen im innerstädtischen Verkehr mehr Unfälle als auf Autobahnen passieren. Ungeachtet der Tatsache, dass die Unfälle auf der Autobahn prozentual auf der Autobahn mehr mit erheblichen Personenschäden verbunden sind, ist es unbestritten, dass an neuralgischen Punkten wie Autobahnauf- und Abfahrten eine erhöhte Unfallgefahr besteht. Darüber hinaus tritt nach dem Verlassen der Autobahn bekanntermaßen häufiger der Effekt auf, dass man die gefahrene Geschwindigkeit unterschätzt. Insofern ist im Bereich Moorfeld auf den momentan vorhandenen Straßen insgesamt von einem höheren Unfallrisiko auszugehen. Auch hier ist erneut auf die Grundschule Lüne, die Kindergärten Brandheider Weg sowie Lüne und die Tatsache zu verweisen, dass in diesem Stadtviertel viele ältere Menschen leben, mithin alles

Bevölkerungsgruppen, die schon von sich aus einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt sind.

#### 5.5 Verlust bestehender Naherholungsgebiete

In der unmittelbaren Umgebung Moorfelds befinden sich verschiedene Naherholungsgebiete wie z. B. das Lüner Holz und die Kleingartenkolonie. Diese müssen teilweise dem Bau der A 39 weichen und gehen somit unwiderruflich verloren. Auch die hiervon verschont bleibenden Naherholungsgebiete werden durch die große Nähe zur A 39 so weit entwertet, dass sie faktisch ebenso verloren gehen. Dadurch wird meine Gesundheit negativ beeinflusst. Somit stellt sich auch an dieser Stelle die Frage nach der Vereinbarkeit mit Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. Auch hier mache ich vorsorglich bereits jetzt entsprechende Schadensersatzansprüche geltend. Darüber hinaus mach ich darauf aufmerksam, dass sich dies ebenfalls negativ auf die Gestaltungsmöglichkeiten der Grundschule Lüne, der Kindergärten Lüne und Brandheider Weg sowie die Kirchengemeinde Lüne auswirkt, d. h. z. B., dass meine Kinder hiervon doppelt betroffen sind, und zwar sowohl zu Hause als auch im Kindergarten / in der Schule.

#### 5.6 Senkungs- und sonstige Schäden

Wie bereits unter Tz 4.3 dargelegt, handelt es sich bei Moorfeld aufgrund des Grundwasserspiegels um ein geologisch sensibles Stadtviertel. Somit besteht eine hohe Gefahr, dass sich dies auch längerfristig durch Senkungs- und sonstige Schäden an Haus und Grundstück auswirkt. Ich mache bereits jetzt entsprechende Schadensersatzansprüche geltend, zumal die der Wahl der Vorzugstrasse zugrundeliegenden Gutachten nicht erkennen lassen, dass die besondere Situation Moorfelds berücksichtigt worden ist.

#### 5.7 Freiheit der Religionsausübung

Nach Art. 4 Abs. 2 GG ist die ungestörte Religionsausübung zu gewährleisten. Für die meisten Mitglieder der Kirchengemeinde Lüne ist ein wesentlicher Bestandteil ihrer Gemeinde der um das Kloster Lüne bestehende Gebäudekomplex. Dies gilt vor allem für die älteren Mitglieder. Durch die A 39 würde zwischen Kirche und Gemeinde eine für alle sichtbare Grenze gezogen werden. Dies würde manche Gemeindemitgliedern von einem Besuch bzw. kirchlichen Engagement



abschrecken. Den älteren Menschen würden zusätzlich zumindest schwer zu überwindende Verkehrshindernisse in den Weg gestellt werden. Dies betrifft dann auch mich, der ich nicht nur im Rahmen meiner ehrenamtlichen Tätigkeiten vom Engagement der älteren Menschen und wie vorstehend dargestellt anderweitig abgeschreckten Menschen profitiere. Somit stellt sich die Frage nach einer Vereinbarkeit der A 39 mit Art. 4 Abs. 2 GG. Abschließend sei auf die ohnehin schon aus Sicht der Kirchengemeinde problematische geographische Situation des Ebensbergs hingewiesen. Wenn die Erbstorfer Landstraße nun auch noch zur Sackgasse gemacht werden sollte, so müsste der Pastor z. B. zum Besuch des Gemeindehauses Ebensberg mit dem Auto durch die halbe Stadt fahren, um dort hin zu gelangen.

#### 5.8 Schutz bestehender innerstädtischer Kulturgüter

Keines der geprüften Varianten für den Verlauf der A 39 zugrundeliegenden Gutachten lässt erkennen, dass ein angemessener Schutz der an der jeweiligen Strecke liegenden innerstädtischen Kulturgüter geprüft worden ist. Dies gilt insbesondere für das Kloster Lüne, die dieses umgebenden Gebäude und die Lüneburger Altstadt. Eine von der Größenordnung her momentan noch nicht abschätzbare Beeinträchtigung dieser Kulturgüter würde nicht nur meinen kulturellen Lebensstandard verschlechtern.

#### 5.9 Imageverlust Lüneburgs

Meine Ehefrau und ich haben uns bei der Wahl unserer Immobilie ganz bewusst für den Standort Lüneburg entschieden. Dabei hat das Image Lüneburgs (Mittelalterlicher Charme trotz der geographischen Lage im Speckgürtel Hamburgs) eine ganz entscheidende Rolle gespielt. Die Bewerbung **unserer** Stadt als Weltkulturerbe ist für uns ein geradezu logischer Schritt gewesen. Der Bau einer Autobahn durch das Stadtgebiet würde für das Image Lüneburgs einen erheblichen Verlust bedeuten. Unter anderem durch die Degradierung des Klosters zur Autobahnkirche wäre die Bewerbung als Weltkulturerbe zur Erfolglosigkeit verdammt. Dies würde mich aus den vorstehend dargelegten Gründen persönlich treffen. Darüber hinaus befürchte ich für den touristischen Standort Lüneburg Schäden von erheblichem Ausmaß, was sich wirtschaftlich nachteilig für einen größeren Teil der hiesigen Bevölkerung bemerkbar machen würde.

#### 5.10 Wertverlust der eigenen Immobilie

Die A 39 würde sich auch bei vollem Ausgleich der unter den Tzn 5 bis 5.9 beschriebenen Schäden in erheblichem Maße negativ auf den Wiederverkaufswert meiner Immobilie auswirken. Das wird unter anderem dadurch bestätigt, dass unser Haus bereits aufgrund der bloßen Vorstellung der Vorzugstrasse bereits jetzt einen enormen Wertverlust erlitten hat. Aufgrund der bisher getätigten Investitionen bin ich ebenso wie meine Ehefrau an unser Haus gebunden. Somit hätte der Bau der A 39 für mich einen enteignungsgleichen Eingriff zur Folge. Dies verstößt gegen Art. 14 Abs. 1 GG. Eine Enteignung gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG ist nicht möglich, da der Bau der A 39, wie unter den Tzn 4 bis 4.4 dargelegt, nicht dem Wohle der Allgemeinheit dient. Hilfsweise mache ich bereits jetzt entsprechende Schadensersatzansprüche gemäß Art. 14 Abs. 3 GG geltend, wobei zu berücksichtigen ist, dass meine Ehefrau und ich unser Haus auch als einen nicht unbeträchtlichen Teil unserer Altersvorsorge ansehen. Hierbei weise ich darauf hin, dass wir eventuell aus gesundheitlichen Gründen (vgl. Tz 5.2) gezwungen sein werden, unser Haus zu verkaufen.

#### 5.11 Verlust des Lebensstandards

Aus den unter den Tzn 5 bis 5.10 gemachten Erläuterungen geht hervor, dass der Bau der A 39 eine für mich und die anderen EinwohnerInnen Moorfelds erhebliche Verschlechterung meines jetzigen Lebensstandards bewirken würde. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt in der Gänze noch gar nicht abschätzbar, wie sich dies auf das Leben hier in allen Bereichen auswirken würde. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass gerade in Moorfeld aufgrund des Generationenaustausches ein Wandel vor sich geht. Neue Ideen werden realisiert, das Zusammenwachsen dieses Stadtteils durch gemeinschaftliche Aktionen wie den „Begehbaren Adventskalender“ und die Auftritte des „Lüner Lampenfiebers“ gefördert. Der Bau der A 39 würde sich hier als kontraproduktiv erweisen. Dies steht in Gegensatz zu Art. 11 Abs. 1 des Internationalen Paktes über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte vom 19.12.1966, wonach eine stetige Verbesserung der Lebensbedingungen anzustreben ist.

5.12 Zukunftsperspektiven der Vorzugstrasse

Die Vorzugstrasse würde im Teilabschnitt 502 so eng in die bestehenden Wohngebiete hereingeschnitten werden, dass in der Zukunft eine ggf. entgegen der Prognose des Berlin-Instituts verkehrstechnisch notwendige Ausbaumaßnahme aufgrund der gegebenen Infrastruktur gar nicht mehr möglich ist. Dies bedeutet, dass die Vorzugstrasse zumindest im strittigen Teilabschnitt ohne jede Möglichkeit gebaut werden würde, auf zukünftige Verkehrsentwicklungen zu reagieren.

5.13 Schlieffen - Gelände

Die Vorzugstrasse verläuft mitten durch das Schlieffen - Gelände, ein Areal, für welches die Stadt Lüneburg bereits nicht unerhebliche finanzielle Mittel aufgewendet hat, um dieses in eine Wohngegend umzuwandeln. Die Vorzugstrasse würde dieses so weit entwerten, dass die von der Stadt Lüneburg getätigten Investitionen ersatzlos verloren gingen. Dies betrifft mich persönlich insoweit, als dass unterstellt werden muss, dass die Stadt Lüneburg bei Kenntnis der Vorzugstrasse von ihren Plänen Abstand genommen und nicht nur meine Steuern sinnvoller für die EinwohnerInnen Lüneburgs eingesetzt hätte.

5.14 Fahrradwege

Neben den bereits vorstehend angesprochenen Ungereimtheiten bezüglich der Verkehrsregelung im Falle des Baus der Vorzugstrasse erscheint unklar, wie der Fahrradverkehr geregelt werden soll. Dies ist für mich wie auch für andere hier ansässige Berufspendler wichtig, die den Bahnhof mit dem Fahrrad anfahren und mit der Vorzugstrasse die A 39 zwischen den Wohnsitz und den Bahnhof gebaut bekämen.

5.15 Zusammenfassung der Einwendungen gegen die Vorzugstrasse Teilabschnitt 502

Die Vorzugstrasse Teilabschnitt 502 verstößt gegen mehrere Grundrechte (Freiheit der Religionsausübung, Körperliche Unversehrtheit, Eigentum, Menschenwürde). Ein entsprechender Eingriff ist nach ständiger Rechtssprechung des Bundesverfassungsgerichtes aber nur zulässig, wenn die Grundrechte Einzelner dem Wohl der Allgemeinheit entgegenstehen. Letzt Genanntes ist für die Würde des Menschen sogar

ausgeschlossen, diese ist unantastbar. Ein durch den Bau der A 39 erreichtes Allgemeinwohl liegt aber auch nicht vor (vgl. Tzn 4 bis 4.4). Darüber hinaus würden selbst bei einem zulässigen Eingriff in die Grundrechte allein in Moorfeld aufgrund der Bestimmung des Art. 14 Abs. 3 GG Schadensersatzansprüche von immenser Höhe entstehen. Auch würde der Bau der A 39 zu einer Verschlechterung des hiesigen Lebensstandards führen, wobei für mich persönlich aufgrund meiner Allergie die gesundheitlichen Folgen noch gar nicht abzuschätzen sind. Zudem verstößt die Vorzugstrasse gegen geltendes nationales sowie supra-nationales Recht zum Thema Emissionen.

## **6            Einwendungen gegen die Varianten Teilabschnitte 503 und 504 im Besonderen**

Die unter den Tzn 5 bis 5.12 angeführten Erläuterungen gelten sinngemäß auch für die Varianten Teilabschnitte 503 und 504. Lediglich aufgrund des momentanen Status als **Vorzug**strasse ist diese in meiner Eingabe gesondert dargestellt worden. Bei den Einwendungen gegen die vorgenannten Varianten ist für mich persönlich insbesondere auf die Tzn 5.1, 5.2, 5.5-5.7, 5.9-5.12 und 5.15 zu verweisen. Gerade die dort dargestellten Beeinträchtigungen fallen in meiner Person auch bei den Varianten an, teilweise sogar in noch stärkerer Art und Weise. So könnte z. B. eine Verschiebung der Belastungen vom Kindergarten Lüne zu dem im Brandheider Weg erfolgen. Ich verweise insofern eindringlich darauf, dass sich meine Eingabe ebenfalls gegen die Varianten Teilabschnitte 503 und 504 richtet.

### **6.1            Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit**

Aus der sich aus Art. 109 Abs. 2 GG herleitenden Erfordernis des Bundes, dem gesamtwirtschaftlichen Gleichgewicht bei seinen Maßnahmen Rechnung zu tragen, erwächst der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Bereits jetzt liegt die Prognose der reinen Baukosten um ca. 200.000 T€ über denen im Bundesverkehrswegeplan veranschlagten. Weiterhin sind Schadensersatzzahlungen, Instandhaltungskosten vor allem der älteren am Verlauf der Autobahn liegenden Gebäude und viele andere ähnliche Kosten hinzuzurechnen. Diese Kosten haben bei den Planungen indes keine Rolle gespielt. Das widerspricht dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit insoweit, als dass nicht geprüft worden

ist, ob bei einer Gesamtbetrachtung der anfallenden Kosten eine andere, bezüglich der reinen Baukosten teurere Variante insgesamt nicht doch günstiger wäre. Abschließend sei darauf verwiesen, dass als Kosten für den Bau der A 39 auch noch die Zinsen für das aufgenommene Fremdkapital zu berechnen wären. Die Gesamtkosten dürften sich somit auf weit mehr als 1.000.000 T€ belaufen, eine Summe, bei der Zweifel an der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des gesamten Projektes angemessen erscheinen.

## 6.2 Strukturplanung der Stadt Lüneburg

Die Stadt Lüneburg hat Mitte der 90'er Jahre ihre längerfristig angelegte Strukturentwicklung mit einer Umgestaltung der innerstädtischen Kasernen begonnen (vgl. auch Tz 5.13 Schlieffen – Gelände). In ihren Konzeptionen hat die Stadt die innerstädtischen Naherholungsgebiete als Ausgleichsflächen für die bereits bestehenden baulichen Belastungen wie z. B. Umgehungsstraße und Bahnlinie vorgesehen. Allein dies erteilt einer durch das Stadtgebiet laufenden Autobahn aus zweierlei Gründen eine klare Absage:

1. Die baulichen Belastungen würden das vorgesehene Maß erheblich überschreiten und
2. die als Kompensation vorgesehenen Naherholungsgebiete würden im Gegenzug auch noch reduziert werden.

## 6.3 Mangelnde Planungsqualität

Eine Autobahn stellt selbst im Fall, dass sie als notwendig zu betrachten ist, einen schwerwiegenden Eingriff in die Natur und eine hohe Belastung zumindest für die in ihrer unmittelbaren Umgebung angesiedelten Menschen dar. Insofern ist bei den Planungen mit einer diesem Eingriff angemessenen Qualität vorzugehen. Das sollte sich unter anderem in einer Vollständigkeit der zugrundegelegten Daten und in einem hohen Zielerreichungsgrad des gesamten angelegten Projektes widerspiegeln. Die folgenden Anmerkungen zeigen auf, dass eben genau dies bei den Planungen zur A 39 nicht der Fall gewesen ist, und somit der Bau der A 39, selbst wenn man ihr eine Sinnhaftigkeit unterstellt, in einer der durch das Lüneburger Stadtgebiet vorgeschlagenen Variante allein schon aus diesem Grund abzulehnen ist.

#### 6.3.1 Alternative Trassen

Die der Wahl der momentanen Vorzugstrasse zugrundezuliegenden Gutachten haben zwei grundsätzliche Möglichkeiten außer Acht gelassen:

- Die Nulllösung (d. h. Nutzung der Umgehungsstraße als Autobahn ohne Kurvenradien oder ähnliches entschärfende Maßnahmen und
- die Untertunnelung des Lüneburger Stadtgebietes.

Dies soll nicht darauf verweisen, dass eine der beiden vorgenannten Varianten den bisher vorgestellten vorzuziehen wäre, zeigt aber nicht desto trotz, dass die Planungen nicht mit der gebührenden Sorgfalt durchgeführt worden sind. Die Nulllösung ist anscheinend aus dem Grund nicht untersucht worden, dass man aufgrund der innerstädtischen Kurvenradien nicht schneller als 100 km/h fahren könnte, dagegen aber ein Geschwindigkeitsstandard von 120 km/h gesetzt worden ist. Der Geschwindigkeitsstandard von 120 km/h ist aber allein schon aus Gründen des Lärmschutzes nicht zu realisieren, man dürfte ohnehin nur höchstens 100 km/h fahren. Für diese Geschwindigkeit wären die Kurvenradien der Umgehungsstraße indes wieder ausreichend. Mithin hätte die Nulllösung nicht von vorne herein ausgeschlossen werden dürfen.

#### 6.3.2 Unvollständigkeit der Planungsgrundlagen

Eine sorgfältige Planung setzt unabdingbar die Vollständigkeit der zu diesen Zwecken herangezogenen Daten voraus. Aus den zugrundegelegten Karten geht indes hervor, dass die Adank-Siedlung jenseits des Loewe-Centers nicht aufgeführt und somit nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen gewesen ist. Hierbei handelt es sich immerhin um ca. 100 Wohneinheiten in unmittelbarer Nähe zur Vorzugsvariante. Es ist daher nicht auszuschließen, dass ähnliche Fehler auch bei den vorgeschlagenen Varianten vorliegen.

#### 6.3.3 Unvollständigkeit der Daten bei der Berechnung der Lärmbelastung

Bei der Berechnung der durch den Bau der A 39 hervorgerufenen Lärmbelastungen ist stets ausschließlich die Autobahn berücksichtigt worden. Nicht herangezogen worden sind andere Lärmquellen wie z. B. im

Bereich Moorfeld die Bahn und die Umgehungsstraße. Dadurch ist nicht untersucht worden, ob geltende gesetzliche Regelungen zum Lärmschutz überhaupt eingehalten werden können (vgl. auch Tz 5.1.1 zum Lärm im Bereich der Grundschule Lüne). Es ist zu befürchten, dass ähnliches auch bei den sonstigen Emissionen vorliegt.

#### 6.3.4 Äußere Form der Planungsunterlagen

Ein Indikator für die Qualität einer Planung ist auch deren äußere Form. Die veröffentlichten Unterlagen weisen einen vergleichsweise hohen Anteil an Rechtschreib- und Zeichenfehlern auf. Dies ist nicht nur peinlich, sondern lässt befürchten, dass die analysierten Daten von einer vergleichweisen Qualität sind. Das wird noch dadurch zusätzlich unterstrichen, dass ebenfalls mehrere inhaltliche Fehler gegeben sind. So sind an einigen Stellen z. B. Lüneburg und Uelzen miteinander verwechselt worden. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat diese Fehler zwar nicht begangen, ihr ist aber anzulasten, dass sie diese warum auch immer übersehen hat.

#### 6.3.5 Zielerreichungsgrad

Die Planungen haben sich zum Ziel gesetzt, nicht an Wohngebiete heranzugehen. Dies ist bei der Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 sowie den Varianten Teilabschnitte 503 und 504 nicht erreicht worden, der Zielerreichungsgrad beträgt bei diesen Teilabschnitten 0% - zu wenig. Auch erscheint es zweifelhaft, als Grundlage für den „Faktor“ Mensch die betroffene Siedlungsfläche zugrunde zu legen. Hier wäre es wohl wesentlich angebrachter, das Schutzgut selber zu betrachten, und zwar in Form der Anzahl der betroffenen EinwohnerInnen. Ansonsten würde eine Fläche von zwei Hektar mit 10 EinwohnerInnen eine höhere Gewichtung zugeordnet bekommen als eine Fläche von einem Hektar mit 100 EinwohnerInnen. Betrachtet man tatsächlich nur das Schutzgut Mensch, ist das durch die vorgenannte Zählweise erzielte Ergebnis als schlichtweg verfälschend und unvereinbar mit dem GG zu bezeichnen. Schließlich ist dort der Mensch und nicht etwa die Siedlungsfläche als solche geschützt. Unter Umständen könnten durch die vorstehend dargestellte andere Gewichtung des „Faktors“ Mensch auch Fehler vermieden werden wie z. B. die bei den Planungen nicht erfolgte Berücksichtigung der Grundschule Lüne (vgl. Tz 5.1.1). Die unter dieser Tz dargestellte Auffassung wird durch den Rat der

Stadt Lüneburg und dessen Beschluss zur A 39 vom 04.05.2006 zumindest indirekt dadurch bestätigt, dass dieser hauptsächlich damit begründet worden ist, dass dem Schutzgut Mensch bei den Planungen nicht die gebührende Aufmerksamkeit eingeräumt worden sei.

#### 6.3.6 Maschener Kreuz

Unterstellt man, dass entgegen den in meiner Eingabe dargestellten Auffassungen (vgl. Tzn 3 bis 3.5) ein Bedarf für die A 39 besteht und diese dementsprechend täglich zumindest in Richtung Hamburg genutzt wird, so wartet am Maschener Kreuz der nächste verkehrstechnische Brennpunkt. Bereits heutzutage bilden sich dort viele Staus. Es stellt sich die Frage, ob überhaupt entsprechende Maßnahmen zu einer Entschärfung getroffen werden können. Unstrittig ist jedoch, dass es zum momemanten Zeitpunkt an einem schlüssigen Konzept zum Auffangen eines erhöhten Verkehrsaufkommens fehlt. Mithin haben die Planungen die Auswirkungen über ihren Bauausschnitt respektive die A 39 hinaus nicht berücksichtigt.

#### 6.3.7 Fazit

Aufgrund der vorstehend unter den Tzn dargelegten Erläuterungen entsteht zwangsläufig der Eindruck, dass die Planungen mit der heißen Nadel gestrickt worden sind. Das wird noch dadurch verstärkt, dass die Möglichkeiten einer Ausweichstrecke im Fall einer Vollsperrung nach im Rahmen der vorgenannten Bürgerversammlung vom 09.05.2006 getroffener Aussage der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr trotz des beabsichtigten Rückbaus der Umgehungsstraße in den Planungen gar nicht berücksichtigt worden seien. Das ist für einen derartigen Einschnitt und den damit verbundenen finanziellen Aufwand eindeutig zu wenig. Dieser Faktor wird bei einer eventuellen Schadensersatzforderung meinerseits einen nicht unerheblichen Bestandteil darstellen.

#### 6.4 Zusammenfassung

Zusätzlich zu den bereits unter den Tzn 5 ff. dargelegten Einwendungen sprechen gegen die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 sowie die Varianten Teilabschnitte 503 und 504

- die fehlende Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (Tz 6.1),



- die Zerstörung der von der Stadt Lüneburg langfristig angelegten Strukturplanung (Tz 6.2) und
- die mangelnde Planungsqualität, welche zwangsläufig den Eindruck entstehen lässt, dass hier mit der heißen Nadel gestrickt worden ist, und darüber hinaus aufgrund der mangelnden Berücksichtigung des Schutzgutes „Mensch“ nicht mit dem GG vereinbar ist (Tzn 6.3 bis 6.3.7).

## **7           Abschließende Bemerkungen**

Ich behalte mir in diesem wie auch in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung, die Geltendmachung von Schadensersatz sowie das Einbringen weiterer Begründungen vor. Letztgenanntes beinhaltet auch das Einreichen von Unterlagen wie z. B. bauliche und ärztliche Gutachten. Im Übrigen schließe ich mich allen im den Bau der A 39 betreffenden Verfahren gemachten Einwendungen an, sofern sie sich gegen ihren Bau im Allgemeinen und/oder die Vorzugsvariante Teilabschnitt 502 und/oder die Variante Teilabschnitt 503 und/oder die Variante Teilabschnitt 504 richten. Ich gestatte allen natürlichen und juristischen Personen, sich auf meine Eingabe zu beziehen.

## **8           Anlage**

Als Anlage zu dieser Eingabe habe ich mein Anschreiben gleichen Datums an die Stadt Lüneburg beigelegt. Dieses ist somit Bestandteil dieser Eingabe. Eine Weitergabe meinerseits an andere natürliche oder juristische Personen behalte ich mir vor.

(Unterschrift)

# **Anlage zur Eingabe Stefan Becker vom 10.05.2006**

Stefan Becker

Lüneburg, 10.05.2006

Moorweg 42

21337 Lüneburg

☎ 04131/220889

💻 stefan-lueneburg@arcor.de

Stadt Lüneburg

zu Händen Frau Schröder-Ehlers

Ochsenmarkt 4

21335 Lüneburg

Betreff: Eingaben im A 39 – Verfahren

Anlage: 1 Eingabe (27 Seiten)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersende ich Ihnen form- und fristgerecht meine Eingabe im A 39 – Verfahren. Ich bitte darum, diese entsprechend zu würdigen und an die im weiteren Verfahren zuständigen Stellen weiterzuleiten. Ich stelle anheim, diese ebenfalls an die Ratsmitglieder der Stadt Lüneburg einschließlich Herrn Oberbürgermeister Mädege zu verteilen.

Zusammenfassend weise ich darauf hin, dass es nach einem Studium der Planungsunterlagen für mich besonders erschreckend gewesen ist, wie schlampig von den zuständigen Stellen bei der Planung vorgegangen worden ist (vergleiche Textziffern 6.3 fort folgende meiner Eingabe). So hat Frau Padberg im Rahmen der in der Turnhalle der Grundschule Lüne am 09.05.2006 stattfindenden Bürgerversammlung auch einräumen müssen, dass die zum Zeitpunkt des geplanten Autobahnbaus maßgebenden EU-Richtlinien zum Lärmschutz nicht Gegenstand der Planungen gewesen seien. Bei einer derartig einschneidenden Maßnahme vom zu erwartenden bzw. zu befürchtenden finanziellen Volumen hätte man bedeutend mehr Sorgfalt walten lassen müssen. Das Ergebnis wäre mit

Sicherheit ein völlig anderes gewesen (Ein besonders prägnantes Beispiel ist die Grundschule Lüne und das Thema Lärmbelästigung, siehe Textziffer 5.1.1 meiner Eingabe).

Besonders schmerzt mich dabei, dass in Lüneburg-Moorfeld etwas entsteht bzw. teilweise schon gewachsen ist, das Vorbildcharakter hat. Die letzten originären Bauherren der größtenteils in den 50'er Jahren gebauten Häuser leben harmonisch zusammen mit den jungen Familien und deren Kindern. Dieser Zusammenhalt wird gestärkt durch Projekte wie den „begehbaren Adventskalender“ und die Auftritte des „Lüner Lampenfieber“. Dies überträgt sich auch auf die Kirchengemeinde Lüne, die bei den letzten Kirchenvorstandswahlen im Lüneburger Stadtgebiet bezüglich der Wahlbeteiligung stets vorne zu finden gewesen ist. Eine Autobahn würde diese Strukturen radikal zerstören, etliche EinwohnerInnen wegziehen. Der wunderbare Charakter dieses Stadtteils, in dem ich bislang geglaubt hatte, ebenfalls alt werden zu können, wäre eine völlig anderer. Das tut vor allem weh, wenn man weiß, wie es jetzt ist. Ich fühle mich insoweit durch den Ratsbeschluss vom 04.05.2006 gestärkt, den Sie hauptsächlich damit begründet haben, dass der Mensch bei den Planungen nicht in gebührendem Maße berücksichtigt worden ist. Interessant war die Reaktion des Podiums auf die Frage aus dem Publikum bei der vorgenannten Bürgerversammlung vom 09.05.2006, in welcher Form vor allem die Planer das Zerschneiden der vorgenannten Strukturen Lünes und Moorfelds auffangen wollen. Es gab gar keine Antwort. Daraus kann nur der Schluss gezogen werden, dass dieser Punkt warum auch immer keine Berücksichtigung in den Planungen gefunden hat. Das steht aber in völligem Gegensatz zur unter anderem von Frau Bundesministerin Dr. Ursula von der Leyen nicht nur innerhalb ihres Ressorts mit Nachdruck vertretenen Politik.

Ich erwarte von Ihnen als VertreterInnen meiner Stadt, dass Sie sich ungeachtet wahlkampfaktischer Überlegungen mit allem Nachdruck für die betroffenen EinwohnerInnen und einen für die Menschen verträglichen Trassenverlauf einzusetzen. Ich gestatte Ihnen ausdrücklich – wie auch in meiner Eingabe unter Textziffer 7 angeführt -, sich bei Ihrer Stellungnahme auf meine Eingabe zu beziehen. Ich bitte Sie darum, mir den Eingang dieses Schreibens einschließlich der Eingabe schriftlich zu bestätigen.

Freundliche Grüße

Stefan Becker